



anneau des sciences



Un projet intégré d'accessibilité & de développement

Le financement du projet

Atelier thématique « Les aspects financiers »
du 17 décembre 2012

RHÔNE **GRANDLYON**
LE DÉPARTEMENT communauté urbaine

DEUX COLLECTIVITES PARTENAIRES POUR L'ANNEAU DES SCIENCES

- ▶ Un projet porté solidairement par le **Grand Lyon**, maître d'ouvrage, et par le **Conseil Général du Rhône**.
- ▶ Le **protocole signé le 26 août 2010** définit les modalités générales de cofinancement du projet, sur la base d'une **répartition à parts égales entre les deux collectivités**.

LE BUDGET D'UNE COLLECTIVITE

Le budget de chaque collectivité comporte :

► Des **sources de revenus**, de deux types :

- Les recettes de **fonctionnement** : dotations de l'Etat, taxes (enlèvement des ordures ménagères, taxe d'habitation, taxe foncière,...), redevances d'assainissement et péages d'ouvrage, autres...
- Les recettes d'**investissement** : emprunt, subventions, dotations de l'Etat, taxe d'aménagement, produits des cessions et des biens, autres...

► Des **dépenses** :

- de **fonctionnement** : subventions de fonctionnement versées, charges de personnel, charges à caractère général (enlèvement des ordures ménagères, nettoyage, entretien courant de la voirie, gestion du patrimoine,..), remboursement des intérêts de la dette, autres...
- d'**investissement** : travaux en cours, subventions d'équipements versées, acquisition de biens,...

LE BUDGET 2011 DU GRAND LYON

FONCTIONNEMENT

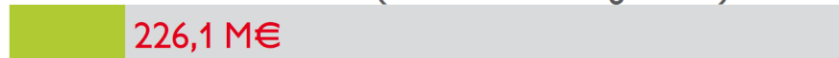
RECETTES



DÉPENSES



AUTOFINANCEMENT (excédent budgétaire)



INVESTISSEMENT

AUTOFINANCEMENT (excédent budgétaire)



RECETTES



DÉPENSES



► **La Programmation Pluriannuelle des Investissements (PPI)**

*Elle est votée en début de mandat après l'adoption du plan de mandat. Elle permet de décliner, en cohérence avec le plan de mandat, les **projets** qui seront engagés pendant le mandat.*

Ces projets répondent aux priorités politiques du Grand Lyon, notamment aux principes de développement durable, qualité, réponse aux besoins des bénéficiaires et coût.

Ils sont regroupés par politiques publiques du plan de mandat sur lesquelles sont fondées des autorisations de programme globales (APG).

4 politiques publiques majeures ont été définies par le Grand Lyon :

- Garder le cap du **développement économique**
- Construire une **métropole à dimension humaine**
- Faire de **l'environnement** un moteur de développement
- Assurer un **bon fonctionnement des services** du Grand Lyon

- ▶ *Tout au long du mandat, le conseil de communauté délibère des **autorisations de programme individualisées** (API) qui délivrent les autorisations de faire les projets et les financent au fur et à mesure de leur avancement.
Ces autorisations de programme individualisées sont alors déclinées en **crédits de paiement** annuels (CP).*
- ▶ *Le Grand Lyon dispose d'une forte capacité d'investissement qui devrait s'élever dans les prochaines années à environ **300 / 350 M€** par an.*

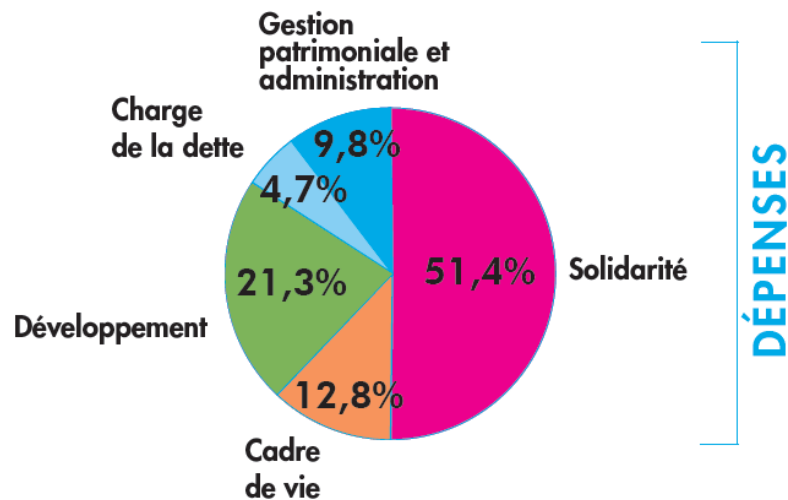
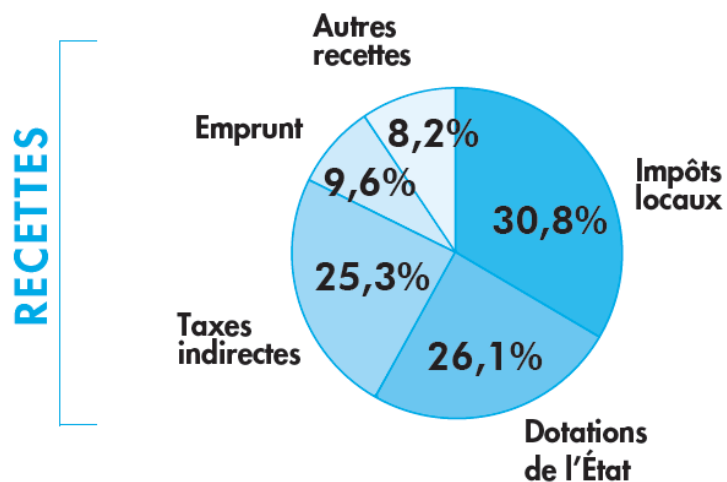
LE BUDGET 2011 DU CONSEIL GENERAL DU RHONE

Budget : 2 159,7 M€

Le budget du Rhône est le 5^e budget de l'ensemble des départements français (hors Paris), et donc le 5^e des départements comportant plus d'1 million d'habitants, hors Paris.

Budget opérationnel : 1 659,7 M€

Le budget opérationnel s'obtient en retranchant du total du budget (2 159,7 M€) le montant des inscriptions de 500 M€, identiques en recettes et dépenses, relatives aux écritures de gestion active de la dette.

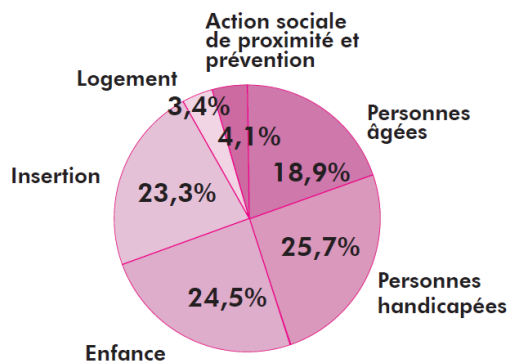


ZOOM SUR LE BUDGET DU CONSEIL GENERAL DU RHONE

Solidarité

51,4% du budget opérationnel
(1 659,7 M€)

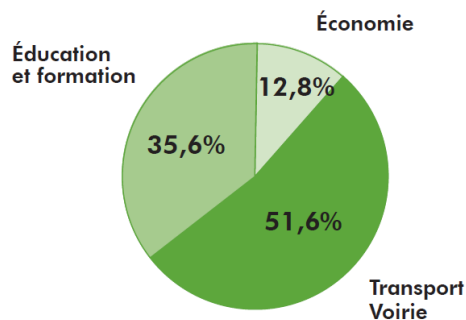
853 millions d'euros



Développement

21,3% du budget opérationnel
(1 659,7 M€)

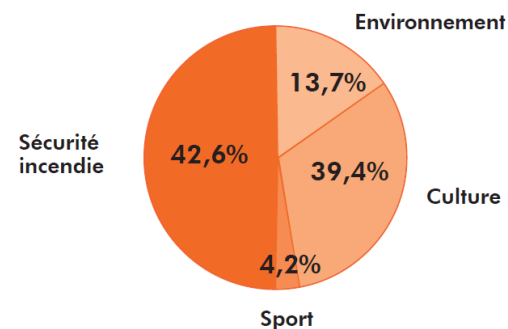
354,1 millions d'euros



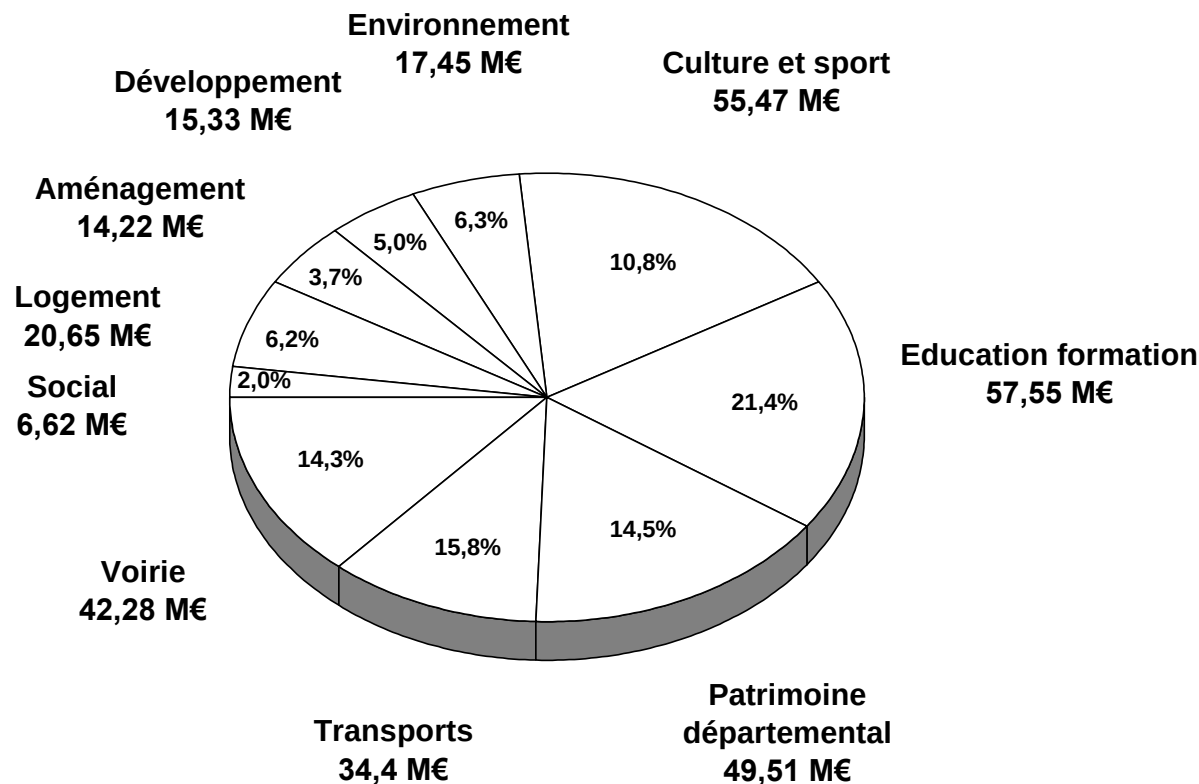
Cadre de vie

12,8% du budget opérationnel
(1 659,7 M€)

212,5 millions d'euros

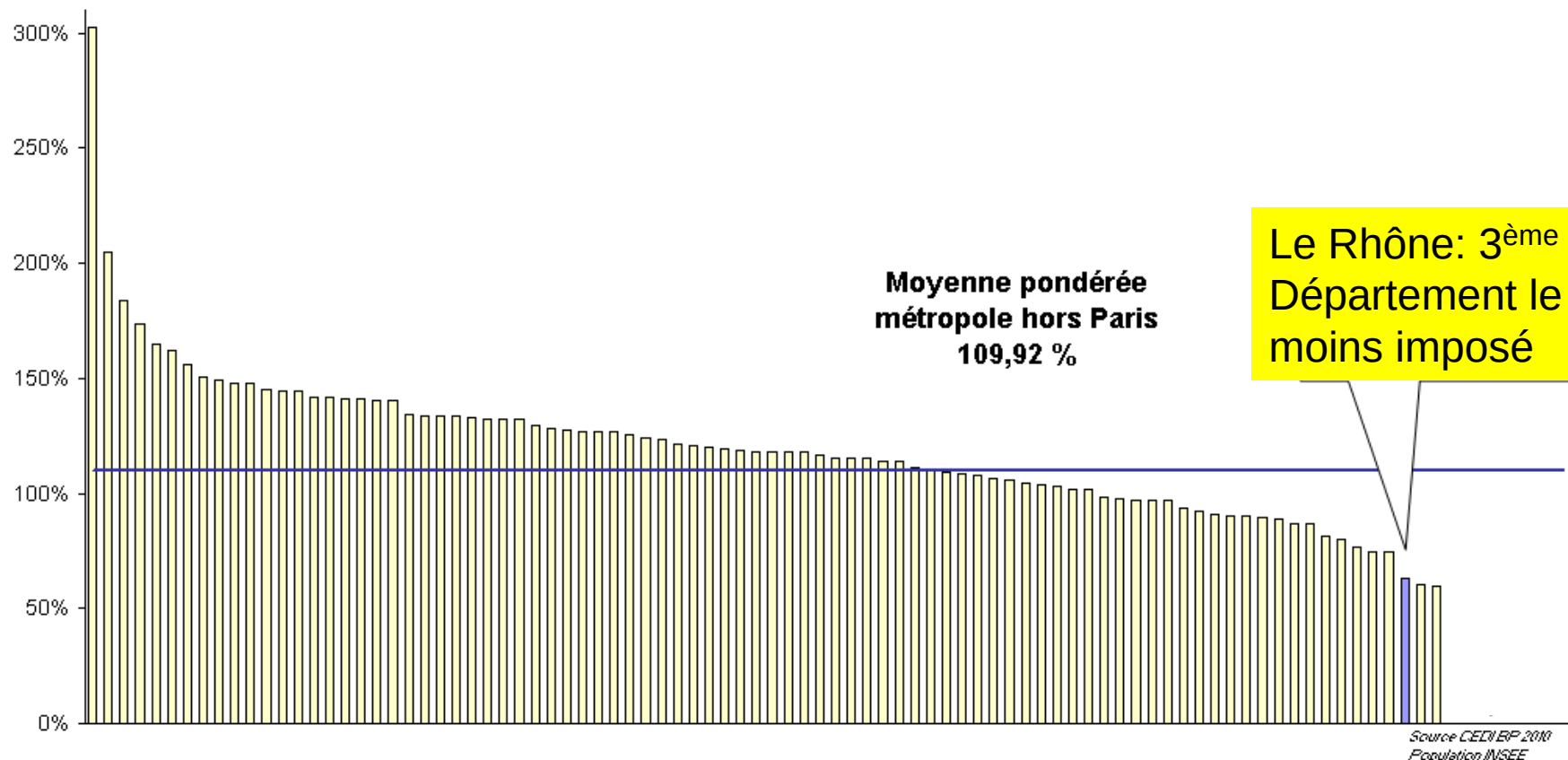


Les crédits de paiement 2011 en investissement **313,48 M€**



ZOOM SUR LE BUDGET DU CONSEIL GENERAL DU RHONE

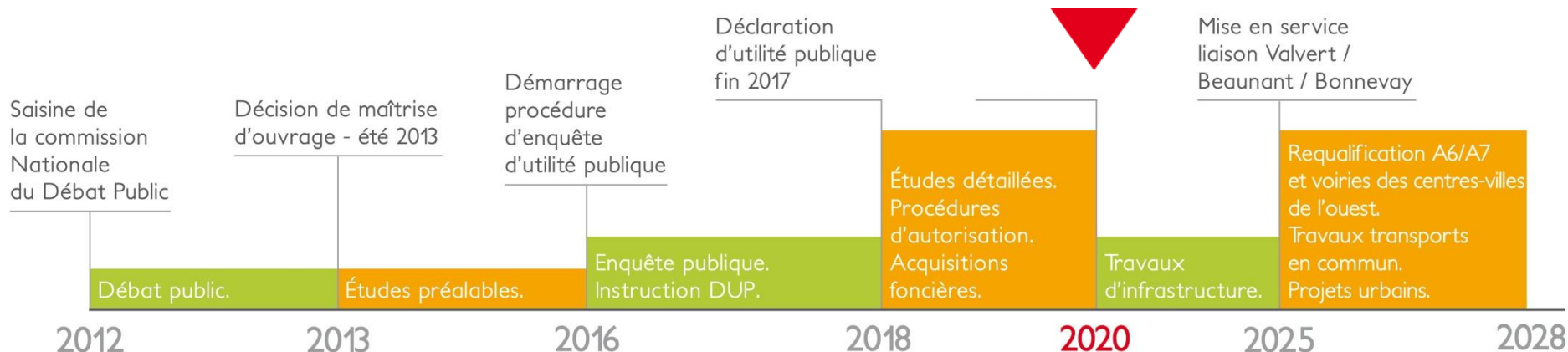
Un coefficient de mobilisation du potentiel fiscal inférieur à la moyenne nationale



PLANNING PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION DE L'ANNEAU DES SCIENCES

Une mise en service à l'horizon 2025

Démarrage des travaux
dans 8 ans



LES COÛTS D'INVESTISSEMENT

Financée par le
Grand Lyon
et le Conseil Général



TABLEAU RÉCAPITULATIF DES ESTIMATIONS DE COÛTS
(millions euros HT, valeur 2011)

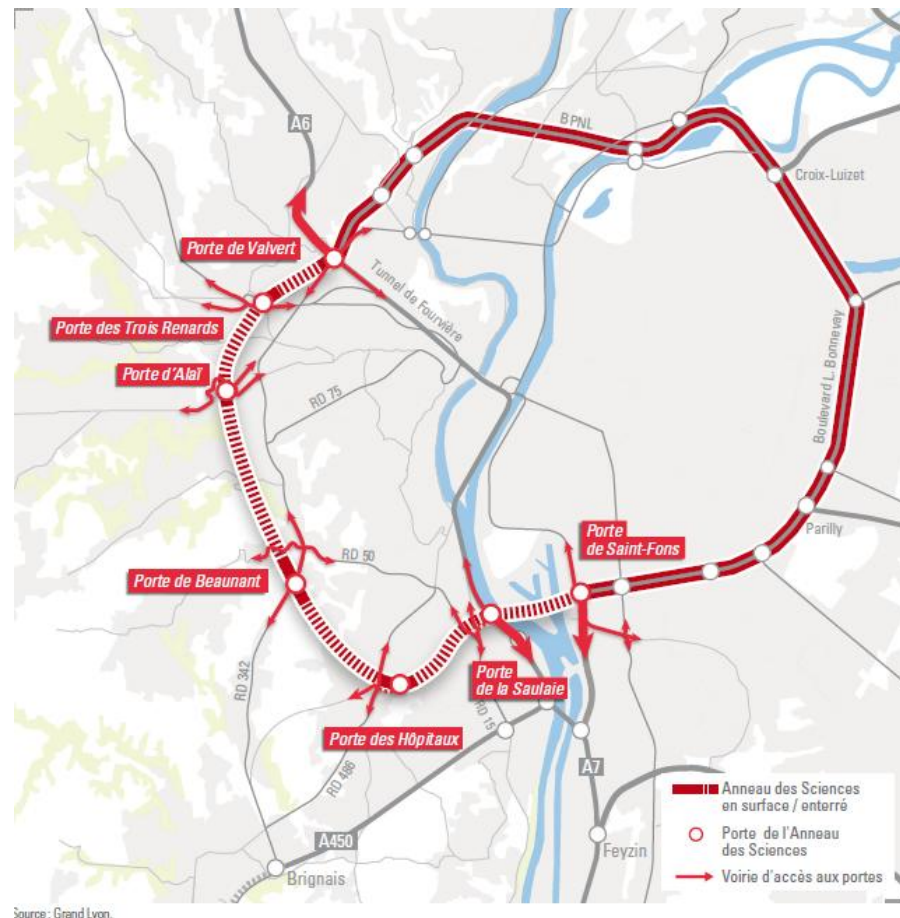
COMPOSANTES	ANNEAU DES SCIENCES	ROCADE
Liaison Valvert - Beaunant - Bonnevay - RD301 (BUS)	de 2 200 à 2 500 M€	de 2 100 à 2 400 M€
longueur	14,8 km	16,3 km
portion enterrée	80 %	69 %
Réaménagement A6/A7 en boulevard urbain	120 M€	150 M€
Requalification des voies des centres-villes de l'ouest	150 M€	150 M€
Mesures de transports en commun (dépenses d'investissement)	de 800 à 1 000 M€	de 800 à 1 000 M€

LES COÛTS DE FONCTIONNEMENT

Coûts d'exploitation de l'infrastructure

de 15 à 20 M€ HT par an, valeur 2011

- Hypothèse de péage free-flow
- Selon coûts de fonctionnement du BPNL
- Comprend l'exploitation, la maintenance, le gros entretien-renouvellement



LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Infrastructure
routière

2 100 à 2 500 M€ HT
valeur 2011



Grand Lyon

Conseil général
du Rhône

Requalification
A6/A7 en
boulevard urbain

120 à 150 M€ HT
valeur 2011



Grand Lyon

3 MONTAGES POSSIBLES

Maîtrise d'ouvrage
publique

Grand Lyon et Conseil Général du Rhône

Financement, réalisation et exploitation

Contrat PPP

**Grand Lyon
et Conseil Général du Rhône**

Partenaire privé

. Maîtrise des recettes commerciales
. Financement éventuel d'une part de l'investissement
. Loyers annuels versés au partenaire privé

Préfinancement, réalisation, maintenance, exploitation, renouvellement

Concession

**Grand Lyon
et Conseil Général du Rhône**

Partenaire privé

Contribution versée au partenaire, si recettes nettes insuffisantes pour financer le projet

Financement, réalisation, maintenance, renouvellement, risque commercial

UN FINANCEMENT ENVISAGÉ : LES RECETTES DE PÉAGE

- **Prévisions de trafic (à horizon 2030)**
 - Entre **55 000 et 70 000 véhicules / jour**

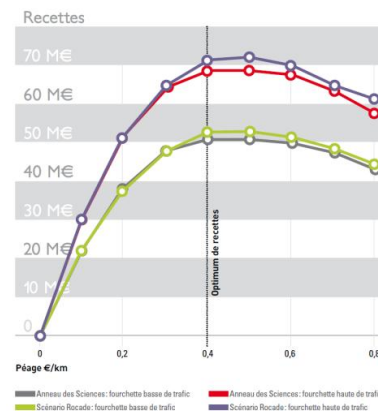
► Les principes du péage

- Sections gratuites : de Valvert à Trois Renards + franchissement du Rhône
- Sections payantes : de Trois Renards à la Saulaie (11 km)

Tarif moyen en € TTC – valeur 2011	Parcours moyen payant (6km)	Parcours complet payant (11 km)
Hypothèse basse (tarif analogue au BPNL) 0,2 €/km	1,2 €	2,2 €
Hypothèse haute 0,4 €/km	2,4 €	4,4 €

► Recettes de péage

- Entre **40 et 70 M€ HT / an** (valeur 2011)
- En fonction des hypothèses de trafics et de tarifs de péage



LE FINANCEMENT DU PROJET

Les tableaux de financement

Anneau des Sciences - Tableau de financement (MOP)

Sans réserves financières sur la période 2014 - 2020

Rappel du scénario

Hypothèse basse de trafic horizon 2030	55 000 véh/j
Hypothèse tarifaire (ttc)	0,2 cts/km

Hypothèses économiques

Evolution des coûts d'investissement	3% / an
Evolution des dépenses d'exploitation	2% / an
Evolution des recettes de péage	2% / an
Taux de croissance moyen du trafic (2026 - 2050)	0,35% / an
Stabilité des trafics après 2050	

Dépenses et recettes (M€, valeurs 2011)

	HT	TTC
Coûts d'investissements	2 461	2944
Dépenses d'exploitation en 2026 (mise en service)	17	21
Recettes de péage en 2026 (mise en service)	38	45

Montants annuels en M€ courants TTC

Année

2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031

Rappel - Dépenses d'investissements 4 095 96 142 448 771 794 729 721 395

Phase d'exploitation (MES 2026 - 2055)

Recettes de péage	(2 700)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(63)	(64)	(66)	(68)	(69)	(71)
Coûts d'exploitation	503	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	13	13	13	13	14
Coût de maintenance	235	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6	6	6	6	6
Coûts de GER	392	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	10	10	10	10	11
Recettes nettes	(1 570)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(35)	(36)	(37)	(38)	(39)	(40)

Phase conception/construction (2017 - 2025)

Récupération de la TVA (FCTVA)	(694)	-	-	-	(15)	(22)	(69)	(119)	(123)	(113)	(112)	(61)	(1)	(2)	(2)	(2)
Utilisation FCTVA pour réduction de l'assiette de financement	461	-	-	-	15	22	69	119	123	113	-	-	-	-	-	-
Annuité d'emprunt en MOP - part capital	3 634	-	-	2	4	11	24	37	48	60	67	70	74	77	80	84
Annuité d'emprunt en MOP - part intérêts	3 032	-	1	5	14	35	68	98	124	146	154	151	148	144	141	137
Anuités d'emprunt (capital + intérêts)	6 666	-	1	7	18	46	92	135	172	206	221	221	221	221	221	221

Contribution des collectivités	4 862	-	1	7	18	46	92	135	172	206	75	124	183	182	181	180
Contribution moyenne des collectivités sur la période	128															
Contribution moyenne / collectivité sur la période	64															

Couverture de l'investissement par les recettes 24% 0% 0% 0% 0% 0% 0% 0% 0% 16% 16% 17% 17% 18% 18%

Caractéristiques des financements

2052 2053 2054 2055 2056 2057

(115)	(117)	(119)	(122)	-	-
21	21	22	22	-	-
10	10	10	10	-	-
16	16	17	17	-	-
(68)	(70)	(71)	(72)	-	-

(2)	(2)	(3)	(3)	(3)	(3)
-	-	-	-	-	-
124	85	51	17	-	-
10	5	2	0	-	-
135	91	54	17	-	-

64 19 (20) (58) (3) (3)

51% 77% 132% 422%

LE FINANCEMENT DU PROJET

Approche moyenne

► Recettes moyennes de péage prises en compte

Hypothèse 1 : 55 000 véh/j et 0,2 €/km

- Soit une recette base 2011 de 40 M€ HT, et 47 M€ €TTC
- Une croissance annuelle moyenne du trafic de 0,35%
- Une croissance annuelle moyenne des tarifs de 2%
- Soit une recette *moyenne sur la durée d'amortissement de l'emprunt (38 ans)* de **71 M d'euros courants TTC**

Hypothèse 2 : 70 000 véh/j et 0,2 €/km

- Soit une recette base 2011 de 54 M€ HT, et 64 M€ €TTC
- Une croissance annuelle moyenne du trafic de 0,35%
- Une croissance annuelle moyenne des tarifs de 2%
- Soit une recette *moyenne sur la durée d'amortissement de l'emprunt (38 ans)* de **96 M d'euros courants TTC**

LE FINANCEMENT DU PROJET

Approche moyenne

► Dépenses moyennes d'exploitation prises en compte

- Une dépense base 2011 de 17,5 M€ HT, et 21 M€ €TTC
- Une croissance annuelle moyenne de 2%
- Soit une dépense *moyenne sur la durée d'amortissement de l'emprunt (38 ans) de **30 M d'euros courants TTC***

► Dépenses d'investissement prises en compte

- Une croissance annuelle moyenne de 3%
- Emprunt à 4,5% remboursé sur 38 ans
- Une annuité moyenne de remboursement de **169 M d'euros courants TTC**

LE FINANCEMENT DU PROJET

Approche moyenne

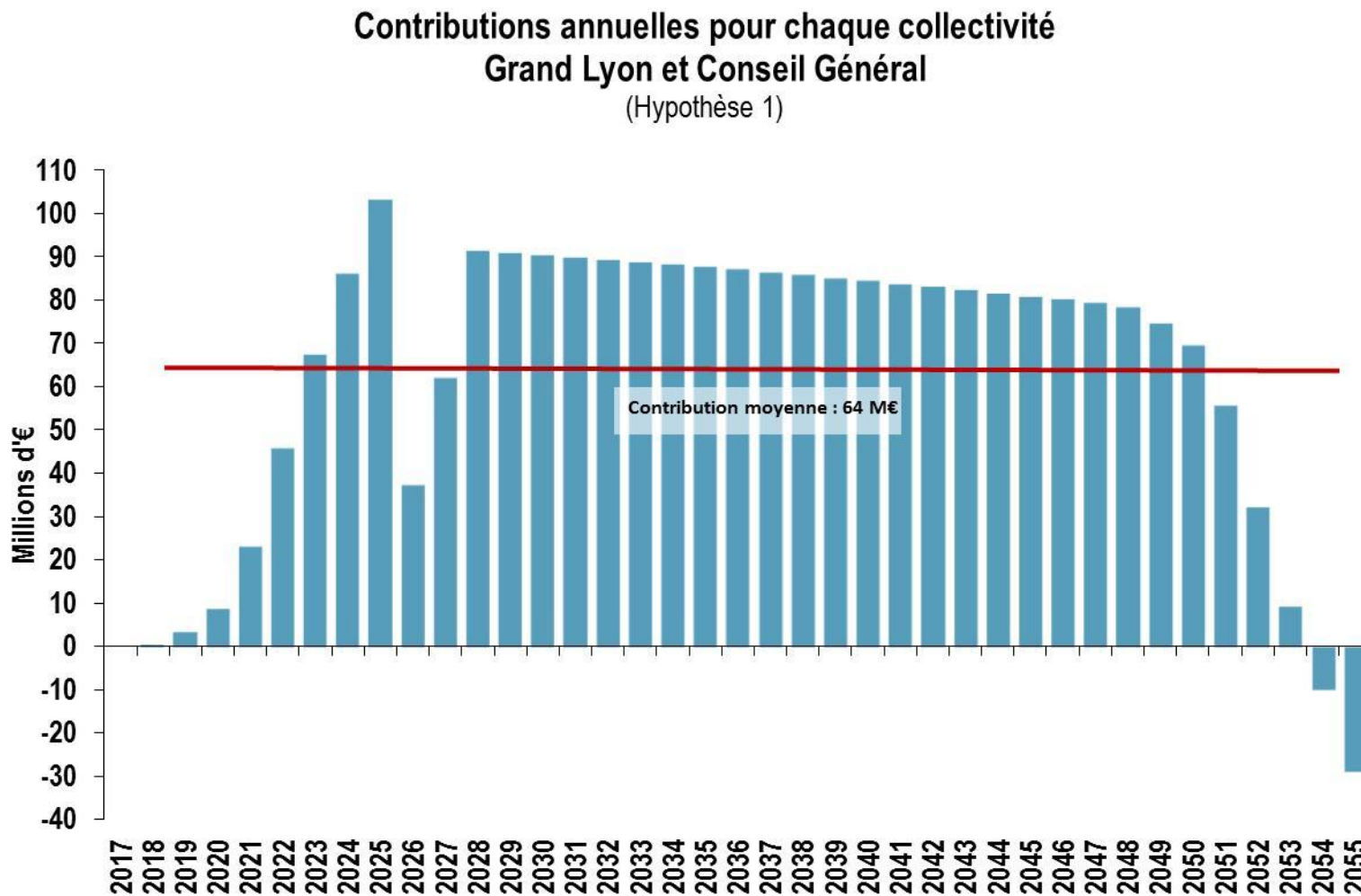
► *Hypothèse 1* : 55 000 véh/j - 0,2 €/km

► *Hypothèse 2* : 70 000 véh/j - 0,2 €/km

En M€ courants TTC	Hypothèse 1	Hypothèse 2	Observations
Recettes de péage moyennes (1)	71	96	
Dépenses d'exploitation moyennes (2)	30	30	
Recettes nettes moyennes (3) = (1) - (2)	41	66	
Annuité de remboursement d'emprunt moyenne (4)	169	169	Y compris récupération de la TVA
Contribution moyenne des 2 collectivités (5) = (4) - (3)	128	103	
Contribution moyenne par collectivité	64	52	
<i>Couverture moyenne de l'investissement par les recettes</i> (6) = (3)/ (5)	24%	38%	

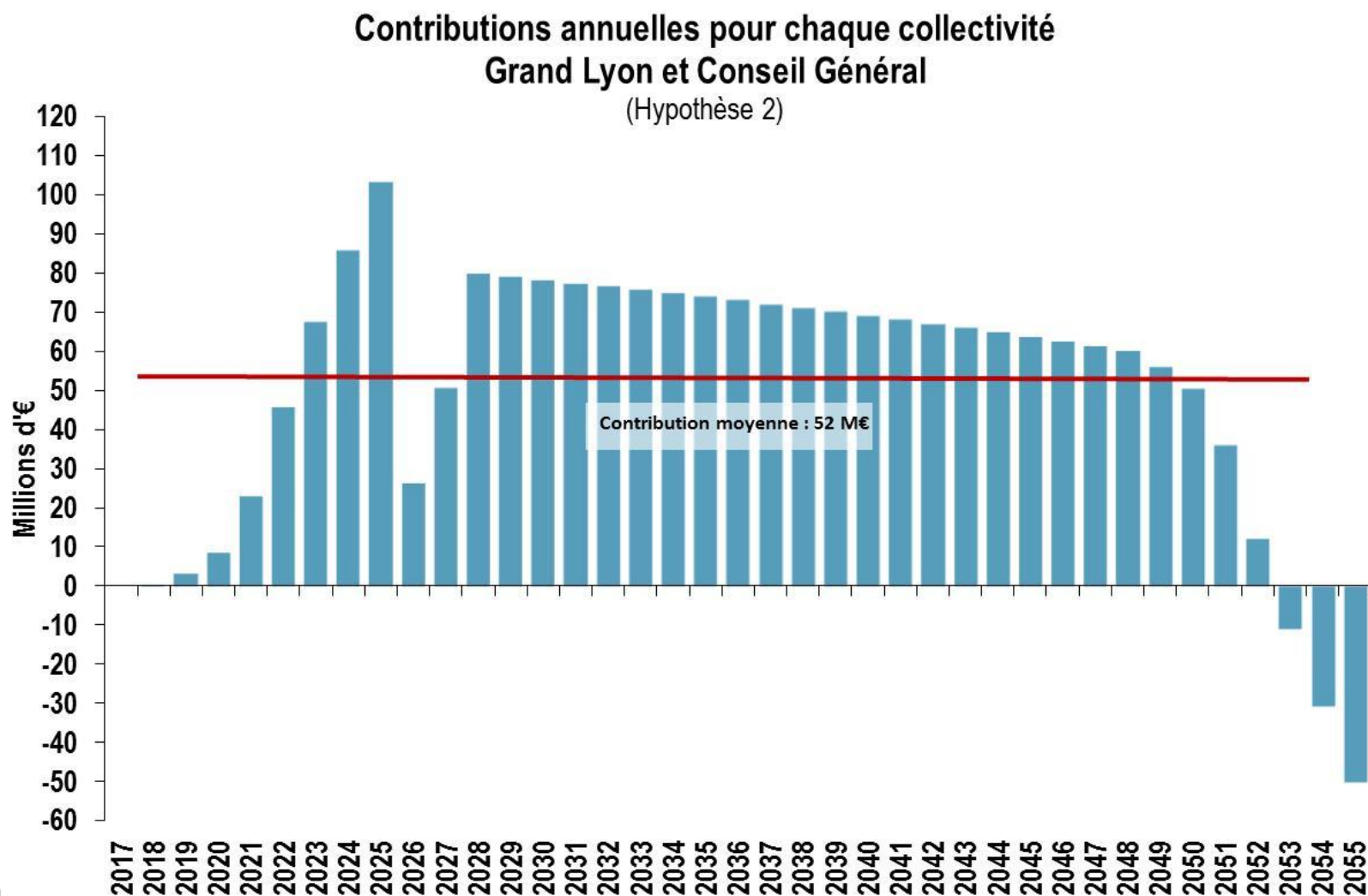
LE FINANCEMENT DU PROJET

Contribution moyenne par collectivité



LE FINANCEMENT DU PROJET

Contribution moyenne par collectivité



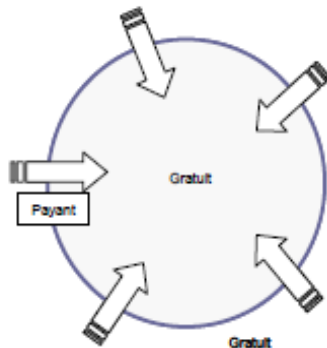
LE FINANCEMENT DU PROJET

- ▶ **Les recettes nettes** (différence entre recettes de péage et dépenses d'exploitation) **n'assurent pas la totalité du financement du projet**
- ▶ **Le Grand Lyon et le Conseil Général devront chacun financer entre 60 et 75 M€ par an, pendant 38 ans.**

LES NOUVELLES APPROCHES DE LA TARIFICATION DES DEPLACEMENTS

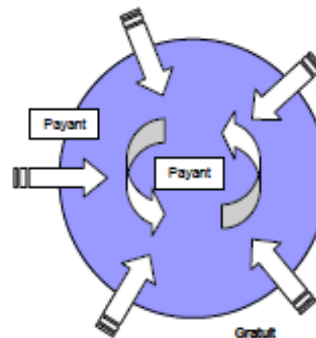
► Le péage urbain 2 grands familles identifiées

Péage de cordon (ex : Oslo)



Ce péage repose sur la délimitation d'un périmètre, dont le franchissement est payant. L'usager doit obligatoirement payer pour entrer dans la zone

Péage de zone (ex : Londres)



Ce péage repose sur la délimitation d'un périmètre à l'intérieur duquel la circulation est payante. Les véhicules entrant dans la zone et ceux circulant uniquement à l'intérieur (trafic interne) sont taxés.

Une mesure expérimentale, instituée pour 3 ans maximum

► La carte multimodale Principe : un abonnement au réseau de transport en commun + un accès payant au réseau viaire pour chaque véhicule particulier

Ne correspond pour l'instant à aucune notion juridiquement définie

LES NOUVELLES APPROCHES DE LA TARIFICATION DES DEPLACEMENTS

► Les périmètres de péage urbain

Plusieurs périmètres ont été envisagés :

- le périmètre **intra-périphérique** en lien avec l'Anneau des Sciences (péage urbain)
- le périmètre **intra-rocade** en lien avec le scénario Rcade (péage urbain)
- le périmètre du **Grand Lyon** (carte multimodale)



DE NOUVELLES APPROCHES DE LA TARIFICATION DES DEPLACEMENTS

► Estimation des recettes

*Nota : Pour ces types de péage, **les coûts de fonctionnement sont élevés, de l'ordre de 70% des recettes potentielles.***

Les recettes nettes varient selon les scénarios de tracé, le type de péage et les périmètres de péage **entre 30 et 130 millions d'euros par an**. Plus le périmètre de péage est large, plus les recettes sont élevées.

Toutefois, l'acceptabilité sociale de ces mesures est une question-clé et doit être appréhendée finement.

<i>Périmètres</i>	Périmètre intra-périphérique	Périmètre Intra-rocade	Périmètre Grand Lyon
Péage de cordon	30 M€	60 M€	
Péage de zone	80 M€	130 M€	
Carte multimodale			50 M€

DES SOURCES DE FINANCEMENT COMPLÉMENTAIRES

- ▶ **Hausse du coût de péage de l'infrastructure : peu réaliste**
(acceptabilité des usagers)
- ▶ **Augmentation du versement transport : peu réaliste**
(acceptabilité des entreprises)
- ▶ **Augmentation du périmètre du stationnement payant et des amendes**
Exemple : sur Lyon et Villeurbanne, passer de 35% à 50% des places payantes
 - ➡ recettes de stationnement : + **4 M€ HT/an**
 - ➡ amendes : + **8 M€ HT/an**
- ▶ **Eco-redevance Poids Lourds : + 1 à 3 M€ HT/an**

AVERTISSEMENT

- ▶ *Les réflexions présentées sont des analyses sommaires et ne peuvent se substituer à une étude de faisabilité et une étude d'impact.*
- ▶ *L'acceptabilité sociale des mesures est une question clé.*
- ▶ *Les impacts cumulés, l'approche systémique et les effets cascades ne sont pas pris en compte à ce stade.*